FLOTA NARODOWA

N9

WRZESIEŃ

1929



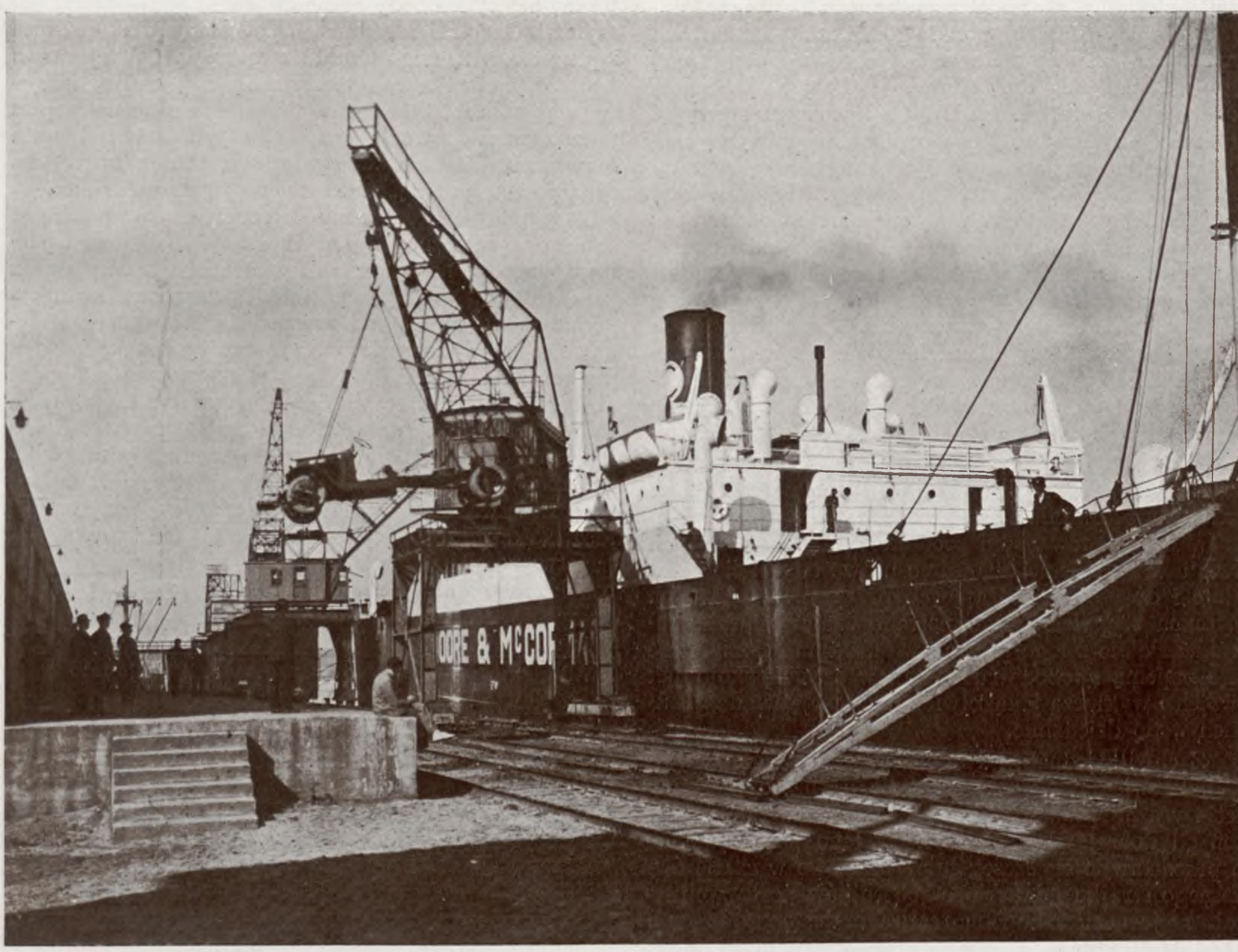
MINISTER HENRYK STRASSBURGER, KOMISARZ GENERALNEJ RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W GDAŃSKU, GORĄCY RZECZNIK NASZEJ EKSPANSJI MORSKIEJ

CENA ZŁ. 1,50

FLOTA NARODOWA

Czasopismo Poświęcone Polskiej Ekspansji Morskiej

ROK II. WARSZAWA, WRZESIEŃ 1929 R. Nr. 9.



Jeden z dziewięciu okrętów American Scantic Line, utrzymujących stałą komunikację między Gdynią a Ameryką, w trakcie wyładowywania w Gdyni transportu samochodów.

T. B.:

ZNACZENIE DOSTĘPU POLSKI DO MORZA

Z chwilą, gdy myśl o odbudowaniu Państwa Polskiego weszła w stadjum swej realizacji, nie ulegało wątpliwości, że jedną z podstawowych gwarancyj trwałego zabezpieczenia odbudowanej egzystencji państwowej, oraz koniecznym warunkiem rozwoju dla życia gospodarczego Polski, jest zabezpieczenie jej swobodnego dostępu do morza. Ten wzgląd, przemawiający całą siłą logiki politycznej i gospodarczej, znalazł zrozumienia w czasie konferencji pokojowej i mimo niekorzystnych perypetyj, przez jakie przeszła w czasie tej konferencji sprawa gdańska, odzwierciedlił się dokładnie w słynnej odpowiedzi Głównych Mocarstw Sprzymierzonych i Stowarzyszonych, udzielonej Niemcom na ich uwagi co do warunków pokoju.

W ten sposób, Polska znalazła swój dostęp do morza w podwójnej postaci. W pierwszej przez inkorporację Pomorza w jej granice polityczne — w drugiej zaś, przez otrzymanie szeregu praw politycznych i ekonomicznych na terenie utworzonego przez Traktat Wersalski W. M. Gdańska.

Prawa, przyznane Polsce na tym ostatnim terenie, nosiły specjalny charakter zapewnienia naszemu Państwu swobody ruchu w porce gdańskim. Jakkolwiek uległy one zmniejszeniu na podstawie podpisanej w dniu 9 listopada 1920 Konwencji Paryskiej, będącej realizacją dyktatu, który Rząd Polski musiał przyjąć w Spaa — nie zatraciły one wspomnianego wyżej charakteru i dlatego rozważane być winny zawsze pod kątem widzenia celu, ku któremu dążyły. W dzisiejszej swej postaci przedstawiają się one następująco:

Port gdański znajduje się pod wspólną administracją Polski i Gdańska za pomocą specjalnie utworzonego organizmu, noszącego miano Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, złożonego z 5 komisarzy polskich i z 5 komisarzy gdańskich, pod przewodnictwem prezydenta Rady, którego desygnuje Rada Ligi Narodów zpośród osób narodowości szwajcarskiej, w razie niemożności pogodzenia się Polski i Gdańska co do jego osoby.

Niemniej jednak, Polska posiada zagwarantowane prawo importowania i eksportowania przez port gdański wszelkich towarów i produktów, nie zabronionych przez ustawy polskie. To samo prawo odnosi się naturalnie i do osób wjeżdżających przez port gdański. Wyraźna stypulacja tego postanowienia pozwala korzystać Polsce z tego prawa w każdym czasie, daje więc zupełną swobodę ruchu tak w czasie pokoju jak i wojen i wyklucza jakąkolwiek ingerencję władz gdańskich w tej dziedzinie.

Z chwilą jednak, gdy doświadczenia z czasu wojny bolszewickiej okazały naocznie, iż najbardziej nawet wyraźne postanowienia są zależne na terenie obcym od dobrej woli mieszkańców tego terytorjum — co przedstawiło się szczególnie jaskrawo w czasie ówczesnego strajku gdańskiego robotników portowych — stało się jasnem, że zupełna realizacja dostępu do morza może mieć jedynie miejsce za pośrednictwem własnego portu, na budowę którego wybrano małą osadę rybacką, Gdynię.

Grały tu rolę również względy przezornej i dalekowzrocznej polityki gospodarczej. Odbudowujące się szybko państwo oraz potężniejące z dnia na dzień tętno życia gospodarczego domagały się koniecznie tej budowy, gdyż nie ulegało wątpliwości, iż jedyny port gdański, nawet przy najbardziej intensywnej rozbudowie, nie mógłby podołać w przyszłości potrzebom polskiego handlu zagranicznego. Że wzgląd ten był słuszny, świadczy o tem rok 1925, w którym to czasie wskutek strajku angielskiego i olbrzymiego eksportu polskiego węgla, nie byliśmy w stanie skierować wszystkich ładunków przez Gdańsk i Gdynię i musieliśmy płacić wielki haracz portom niemieckim. Haracz ten istnieje do dzisiejszego dnia, a obecność jego świadczy wymownie zarówno o konieczności jaknajszybszej rozbudowy Gdyni, jak i intensyfikacji ruchu w porcie gdańskim. Zarazem kładzie kłam wszelkim twierdzeniom propagandy niemieckiej, która w obronie portów niemieckich wysunęła naiwny straszak konkurencji Gdyni w stosunku do Gdańska i oskarża Polskę, że buduje Gdynię tylko ze względów politycznych.

Dzięki szybkiej rozbudowie Gdyni i zagwarantowaniu pełnej swobody ruchu w porcie gdańskim, stworzył Rząd Polski zasadniczą podstawę dla rozwoju i przyszłości naszego handlu morskiego. Od tej chwili winna wypełnić te zasadnicze ramy swą treścią, inicjatywa prywatna, która ma wdzięczne pole do popisu przez zorganizowanie współczesnych form handlu morskiego. Walka o odciągnięcie przeładunków od obcych portów jest dążeniem do zaktywizowania naszego bilansu płatniczego i usamodzielnienia się polskiego handlu zagranicznego. Specjalne taryfy kolejowe i portowe, uzgodnione z kosztami przewozu i tranzytu oraz przeładunków w obcych portach i przewozu obcemi kolejami — stwarzają dla naszego kupiectwa pełne możliwości do wykorzystania. W ten sposób inicjatywa prywatna realizując walkę konkurencyjną z obcemi portami, będzie w stanie dać pełny walor temu hasłu, któremu na imię „wolny dostęp do morza“, tak żywo interesujący całe społeczeństwo i stanowiący tak wielką troskę naszego Rządu. W jak najszerszych kołach społeczeństwa winna dlatego ugruntować się trwale idea, że dostęp ten jest zasadniczą podstawą naszej państwowości i jedną z trwałych gwarancyj jej bytu, bez którego dalszy rozwój 30-miljonowego państwa byłby nie do pomyślenia.

RADOSŁAW KRAJEWSKI:

ROZKWIT GDYNI DOMAGA SIĘ NOWEJ LINJI KOLEJOWEJ I UNJI POLSKO-CZECHOSŁOWACKIEJ

Rozkwit Gdyni to rozkwit polskiej ekspansji wielkoświatowej, rozkwit dobrobytu Polski, tężyzny, mocarstwowości polskiej.

Rozkwitowi Gdyni grożą:

1) nasza własna słabość i

2) zła wola cywilizowanych wampirów z państwa bojaźni bożej.

Nasza własna słabość przejawia się w tem, że gdy port Gdynia ma być wykończony według zgóry zakreślonego programu w r. 1930, linja kolejowa Katowice — Gdynia nie będzie wykończona w r. 1931, według uprzedniego programu, co zahamuje rozwój Gdyni i narazi na znaczne straty nasze przedsiębiorstwa eksportowe, głównie kopalnie węgla.

Prace nad całkowitem uruchomieniem portu w Gdyni do końca 1930 r. rozdzielono dlatego pomiędzy trzy czynniki: 1) Ministerstwo Przemysłu i Handlu, które zajęło się budową portu i organizacją marynarki handlowej; 2) Ministerstwo Komunikacji, które miało wybudować kolej węglową Katowice — Gdynia, 3) przedsiębiorstwa prywatne, które mają uruchomić urządzenia przeładunkowe i składy, statki morskie pod polską banderą, a przedewszystkiem zorganizować wymianę towarów z zagranicą.

Jak wywiązują się te trzy czynniki ze swego zadania, dotychczas i obecnie?

Departament Morski Min. P. i H. oddał do końca 1928 r. gotowych do eksploatacji 1860 metrów bieżących nadbrzeża, uruchomił 12 dźwigów, wybudował składy o powierzchni 11.500 mtr. kwadr. oraz portową sieć elektryczną i wodociągową. Państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Polska" posiada 5 okrętów pasażerskich i 9 towarowych, które do końca czerwca b.r. przewiozły 909,000 ton towarów, a przebyły w 1928 r. 156.800 mil, zawijając 190 razy do portów polskich, Gdańska i Gdyni, a 309 razy do cudzoziemskich.

Ministerstwo komunikacyj wybudowało do końca 1928 r. w porcie sieć kolejową 36.290 m. długości i stację towarową Gdynia — Port. Ponadto, wykończywszy południowy, śląski odcinek kolei węglowej na linji Herby — Podzamcze, przystąpiło do budowy najtrudniejszego odcinka północnego: Bydgoszcz — Gdynia.

Niemniej imponująco przedstawia się wynik pracy przedsiębiorstw prywatych. Koncern węglowy „Robur" w Katowicach wydzierżawił w Gdyni przy nadbrzeżu szwedzkiem na lat 35 plac przeładunkowy 585 m. długości, uruchomił 2 elektryczne dźwigi portalowe i jedną wywrotnicę elektryczną. Kapitał prywatny wybudował 2 składy murowane o powierzchni 5.450 mtr. kwadr. „Polskarob", spółka akc., utworzona przez „Robur" dla organizacji, przeładunku i eksploatacji żeglugi, nabyła 4 statki o tonażu 10.100 tonn, 2 holowniki i 4 berlinki. „Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe" uruchomiło pomiędzy Polską a Anglją 4 statki pasażersko-towarowe o łącznym tonażu 10.850 tonn brutto.

Oto są wyniki pracy w Gdyni do końca 1928 r.

Jak przedstawia się stan robót w bieżącym 1929 roku?

Ministerstwo Przemysłu i Handlu pracuje nad wykończeniem 1.580 mtr. nadbrzeża z urządzeniami przeładunkowemi i 2 murowanemi składami; w 1930 roku ma być wykończone dalsze 1.800 mtr. nadbrzeża i jeden skład murowany. Roboty w porcie są w pełnym toku, gdyż gorący rzecznik polskiej gospodarczej ekspansji morskiej min. inż. Eugenjusz Kwiatkowski umiał zarezerwować sobie na ten cel potrzebne pieniądze.

Kapitał prywatny przystąpił do dalszych inwestycyj w Gdyni. Koncern Gieschego wydzierżawił znaczną długość wybrzeża i zobowiązał się do uruchomienia własnych statków morskich o łącznej pojemności 10.000 tonn. Podobnie i koncern węglowy „Progres" Firmy maklerskie i spedycyjne planują w Gdyni budowę 4 składów celno-tranzytowych, a importerzy składu i chłodni pod śledzie, skład ryżu i roślin olejonośnych.

Ministerstwo Komunikacyj pracuje w porcie nad budową torów kolejowych i stacyj przetokowo-odstawczych. Ponadto kończy północny odcinek kolei węglowej Bydgoszcz — Gdynia. W bieżącym roku miał być ponadto rozpoczęty środkowy odcinek kolei węglowej: Inowrocław — Wieluń. Na wykonanie robót, przewidzianych planem na 1929 rok, *potrzeba było 128 miljonów zł. Niestety Min. Komunikacji oddało na budowę kolei węglowej tylko 38 miljonów zł.*, nie wystarczających nawet na zupełne wykończenie odcinka Bydgoszcz — Gdynia, przeznaczają olbrzymie sumy na budowę gmachów i nowych dworców kolejowych, których budowa bez szkody dla mocarstwowości i dobrobytu Polski, mogłaby poczekać jeszcze na lepsze czasy.

Ten brak pmyślenia gospodarczego, zdolności sięgania wzrokiem w przyszłość przy uchwalaniu budżetu Ministerstwo Komunikacji jest wprost karygodny co również stwierdza „Dziennik Poznański".

Brak 90 miljonów zł. w budżecie Min. Komunikacyj jest ciosem, wymierzonym w całość naszego programu morskiego. Brak 90 miljonów zł. na budowę kolei węglowej opóźnia pełną eksploatację portu gdyńskiego. Ograniczenie prac przy budowie kolei wstrzymuje wszystkie inwestycje kapitału prywatnego w porcie gdyńskim, gdyż niepodobna budować kosztownych urządzeń przeładunkowych i uruchomić statków morskich, gdy niema pewności dowozu towaru.

Zła wola cywilizowanych wampirów ludzkości w państwie niemieckiem przejawia się coraz wyraziściej. W ubiegłym miesiącu pewne koła ludności niemieckiej bardzo uroczyście obchodziły w Niemczech tysiąclecie podboju i ujarzmiania Słowian. Nie brakowało oczywiście tam i domagania się zabrania nam Pomorza z Gdynią i Śląska.

Tym dwom wrogom należy przeciwdziałać.

Jak?

Przeciw naszej własnej słabości winna wystąpić nasza niezłomność, winny władze, ustanawiające budżet państwowy, na budowę linji kolejowej Katowice—Gdynia wyznaczyć takie sumy, by ta linja nie 1940 roku, lecz była gotowa w ciągu najbliższych 2 — 3 lat:

linja ta to poprawienie państwowego bilansu handlowego, dobrobytu, to zdrowie Rzeczypospolitej a salus republicae suprema lex esto.

Przeciw zakusom teutońskim należy tworzyć obronę wszelkiemi środkami, a najważniejszym z tych środków jest stworzenie unji polsko-czechosłowackiej.

Francuzi stale to podkreślają, że bardzo trudno im będzie bronić nas przeciw zaborczości niemieckiej, jeśli wraz z Czechami nie stworzymy jednego jednolitego obronnego frontu pogłębiając pozbawiony dostatecznych sankcyj pakt Kelloga.

Jasnem jest: Jeśli Niemcy zachwieją samoistnym bytem politycznym Czechosłowacji, Polska sama się nie ostoi, i odwrotnie, nie ostoi się również Czechosłowacja, jeślibyśmy stracili dostęp do morza i dostali się w niewolę granicznych kordonów.

Dziennikarze czechosłowaccy i przedstawiciele czechosłowackich izb handlowych podczas zwiedzania wystawy w Poznaniu i Gdyni podkreślali to, że Gdynia to nie tylko brama dla Polski , to brama w świat i dla Czechów, ba i poruszono nawet sprawę budowania przez Czechosłowację basenu w Gdyni kosztem 10 miljonów zł. Wkopanie „słupa słowiańskiego" w Gdyni ma swoje bardzo głębokie znaczenie.

Podczas wycieczki przedstawicieli czechosłowackich izb przemysłowo-handlowych poseł Samek, sekretarz generalny izby handlowo-przemysłowej w Pradze nie dwuznacznie podkreślił w publicznem przemówieniu, że Polacy zawsze mogą liczyć na poparcie i obronę Gdyni, która jest portem ogólnosłowiańskim.

W dawnej Polsce unja z Litwą miała wielkie znaczenie wobec naporu Niemiec, takie w obecnej Polsce wobec tego samego naporu ma znaczenie unja Polski z Czechosłowacją (jeśli da się kiedyś i z Litwą, to tem lepiej).

Unja Polski z Czechosłowacją winna być przedewszystkiem polityczna, polegająca na stworzeniu przyjaźni tych pobratymczych narodów przez danie jak największych praw Polakom w Czechosłowacji i Czechosłowakom w Polsce, przez tworzenie wspólności armji i polityki zagranicznej.

W ślad za polityczną unją należy wprowadzać i gospodarczą, stopniowo, stopniowo, a to będzie nie trudne. Przecież w ostatnich latach tylko ze strony Czechosłowacji Polska ma dodatni bilans handlowy.

Dla wszechsłowian ta unja będzie niewątpliwie pomostem do bardziej zażyłych stosunków ze Słowianami bałkańskimi, etapem w tworzeniu zjednoczonych stanów słowiańskich.

Dla Słowian zachodnich — odpowiedzią na dążności zjednoczenia się Austrji i Niemiec.

Dla Polski na razie będzie jeszcze większem ugruntowaniem jej granic zachodnich.

Rozkwit Gdyni — Polski domaga się nowej linji kolejowej i unji polsko-czechosłowackiej.

A. i D. W. KURLANDSKI (RADA PORTU w GDAŃSKU):

PORT GDAŃSKI

W latach powojennych rozwijał się port gdański w porównaniu z innemi portami europejskiemi w nadzwyczaj szybkim tempie. Ruch okrętowy jest obecnie pod względem pojemności statków przeszło 4 razy, a ruch towarowy 3½ razy większy, niż przed wojną. Ilość bander, reprezentowanych w gdańskim ruchu portowym, wzrosła z 11 przed wojną na 30 w roku 1928. Port gdański utrzymuje obecnie około 80 stałych połączeń okrętowych z wszystkiemi ważniejszemi portami Europy, Ameryki Południowej i Północnej, oraz Bliskiego Wschodu. Z pośród portów bałtyckich Gdańsk zajmuje obecnie pod względem ruchu okrętów drugie miejsce po Kopenhadze. W roku 1928 zawinęło do portu 6.198 okrętów — 4.045.240 t. rej. n. z 1.832.409 t. towarów, wypłynęło zaś 6.183 okrętów — 4.026.596 t. rej. n. z 6.783.273 t. towarów.

Najważniejszemi artykułami eksportowemi są: węgiel — 5.369.347 t. w roku 1928, który idzie przeważnie do Szwecji, Danji i Państw Bałtyckich i drzewo — 914.192 t. Z innych artykułów eksportowych należy wymienić grupę artykułów spożywczych, w czem 104.648 t. cukru i 76.310 t. zboża. Dalej idą nawozy sztuczne i chemikalja w ilości 85.870 t., cement 80.477 t. i oleje mineralne — 22.894 t. Pierwsze miejsce w imporcie zajmuje w roku 1928 złom żelazny — 477.344 t. Dalej idą rudy żelazne — 438.549 t., nawozy sztuczne i chemikalja 389.485 t., artykuły spożywcze i towary kolonjalne — 330.755 t., z czego 88.350 t. przypada na śledzie solone. Oprócz tego przewieziono szereg towarów różnorodnych, jak wyroby metalowe, samochody, tekstylja i t. d.

Port gdański posiada obecnie ponad 30 km nadbrzeża, z czego 8,5 km. jest rozbudowane jako prostopadłe nadbrzeże betonowe. Powierzchnia wodna portu morskiego wynosi 211 ha, a portu rzecznego 685 ha. Dla składowania drzewa posiada port gdański liczne place wodne o powierzchni około 2½ miljonów m² i około 2 miljonów m² placów lądowych. Dla składowania innych towarów służą nowocześnie urządzone składy nadbrzeżne o łącznej powierzchni 207.000 m². Przeładunek zboża i cukru odbywa się w licznych spichlerzach z automatycznemi urządzeniami o pojemności 160.000 t., dla oleji mineralnych i melasy znajdują się zbiorniki o pojemności 93.000 t. Dla przeładunku towarów masowych służą w porcie gdańskim 76 żórawi do 8 t. nośności, z nich 51 elektrycznych oraz specjalne urządzenia dla węgla i rudy. W porcie znajdują się również 7 żórawi pływających od 2 do 100 t. Długość bocznic kolejowych w porcie wynosi obecnie 142 km.

Rada Portu wybudowała nowy basen portowy, wyposażony w najnowocześniejsze urządzenia, który został uruchomiony w kwietniu 1929 r.

Długość basenu wynosi 460 m., szerokość 150 m., a powierzchnia wodna ok. 70.000 m² Głębokość basenu wynosi 9 — 10 m. Basen jest wyposażony w trzy taśmowe transportery węglowe, każdy o zdolności przeładunkowej 400 t. na godzinę, dwa mosty przeładunkowe dla rud, każdy o nośności 15 t. i jeden most przeładunkowy dla fosfatów o nośności 10 t. Roczna zdolność przeładunkowa nowego basenu wynosić będzie, po ukończeniu budowy urządzeń kolejowych, dla węgla 2½ miljony ton, dla rud i fosfatów około 1 miljon ton.

Przeprowadzona w ten sposób rozbudowa na wielką skalę przyczyni się niewątpliwie do utrwalenia przodującego stanowiska portu gdańskiego pomiędzy europejskiemi portami morskiemi.

R. K.:

O ZIEMIE ZAMORSKIE DLA POLSKI *(Dokończenie)*

Z pośród tych poniemieckich kolonij tylko Kiao-Czao, oddane tytułem mandatu Japonji, zostało przekazane przez Japonję Chinom.

Jaką część z tych terenów olbrzymich mogłaby uzyskać przy podziale Polska i na podstawie czego?

Sprawa uzyskania tych kolonij nie jest łatwa:

1) mandatarjusze dotychczasowi będą dążyli niewątpliwie do utrzymania kolonij poniemieckich w swojem ręku,

2) Niemcy już czynią starania o odzyskanie swych kolonij,

3) Włosi, Czesi i inne państwa, walczące w wojnie europejskiej przeciw Niemcom, również wyciągają po nie pożądliwe swe dłonie, Czesi nawet rozpoczęli tworzenie własnej floty morskiej w związku prawdopodobnie z tą sprawą.

Część poniemieckich kolonij należy się nam, bowiem:

1. Cały naród polski dążył w granicach swych możliwości do uniezależnienia się od swych zaborców-Niemców, czyli tem samem przyczyniał się do ich klęski.

2. Przy podziale zdobyczy wojennej między zwycięzców otrzymaliśmy niewiele, bo tylko 9% terytorjum państwa niemieckiego, z tego wynika, że jako ponadto pokrzywdzeni przy podziale wojennej floty niemieckiej i innej po nich schedy, powinniśmy otrzymać przeszło 10% kolonji, czyli około 300.000 klm. kwadratowych.

3. Na inwestycje kolonjalne szły pieniądze z podatków, pobieranych i z ludności polskiej, tudzież ludność polska była czynna w administracji tych kolonji i przy przygotowywaniu ich do eksploatacji.

4. Jesteśmy państwem, które nie posiadając żadnych kolonij, ma nadmiar ludności i co rok wysyła około 150.000 swych obywateli na obczyznę, na rozprószenie po świecie.

5. Posiadamy swe forty morskie i marynarkę handlową morską, ów nieodzowny czynnik do korzystania z kolonij.

Czy psychika polska nadaje się do należytego wykorzystywania kolonij?

Jesteśmy narodem młodym i posiadającym cechy tej młodości, skłonność do zwycięskiego optymizmu, do idealizmu. Miljony emigracji polskiej, zaludniającej kraje północnej i południowej Ameryki, północnej Afryki i Azji są dowodem przedsiębiorczości kolonizacyjnej naszej ludności.

Jeśli większość innych narodów opanował marazm starczy, pesymizm, w jego różnych odmianach: fatalizm, nihilizm, nirwana, to szczytem myślicielstwa polskiego i wykładnikiem wynikających z podświadomości czynów polskich mas jest wiara w niewarunkowy postęp ludzki.

Otrzymanie przez Polskę kolonji jest nieodzownym warunkiem rozniecenia wielkiej polskiej twórczości, wytwórczości dla dobra polskiego i ogólnoludzkiego postępu.



S/S. „Robur" III, własność największego w Polsce górnośląskiego koncernu węglowego „Robur", w trakcie brania ładunku węgla polskiego dla wywozu za Bałtyk.

DZIAŁALNOŚĆ MORSKA NAJWIĘKSZEGO GÓRNOŚLĄSKIEGO KONCERNU WĘGLOWEGO



Dyrektor „Polskarob" Inżynier komunikacyj Napoleon Korzón, konsul królewski szwedzki w Gdyni.

„Polskarob" Gdańsk i Gdynia jest placówką największego, górnośląskiego koncernu węglowego „Robur", do którego należy około 38% produkcji węglowej Górnego Śląska.

Towarzystwa „Polskarob" Gdańsk i Gdynia mają jako cel przeładunek węgla koncernu „Robur" przeznaczonego do wywozu drogą morską. „Polskarob" ma uruchomione 3 zasadnicze działy:

1. Ekspedycja,
2. Maklerka,
3. Żegluga.

1. EKSPEDYCJA przeładowuje węgiel w ilościach sięgających w Gdańsku i Gdyni razem 350.000 t. miesięcznie. Ilości przeładowywane ciągle jeszcze wzrastają i to w daleko szybszem tempie w Gdyni, niż w Gdańsku. Przeciętny przeładunek miesięczny wynosił:

	w r. 1926	1927	1928	ostatnie 3 m.
w Gdańsku	70.000	87.000	124.000	121.000
w Gdyni	14.000	33.000	78.000	165.000

O ile jeszcze w ubiegłym roku przeładowaliśmy 60% w Gdańsku, a 40% w Gdyni, jest od trzech miesięcy już stosunek odwrotny. Stosunek ten będzie się zmieniał jeszcze przez szereg miesięcy na korzyść Gdyni. Gdy w Gdańsku tylko nieznacznie przewyższamy przepisaną nam normę około 40% ogólnego przeładunku węgla, natomiast w Gdyni obecnie — załatwiamy około 75% całego przeładunku węgla.

Jesteśmy jedynem towarzystwem, które może wykazać tak silne poparcie Gdyni. Te wielkie ilości przeładunku w Gdyni zawdzięczamy:

a) wydzierżawieniu wybrzeża długości 580 m;

b) ustawieniu własnych urządzeń przeładowczych, składających się z dwóch 7-tonnowych żórawi portalowych i z jednej wywrotnicy pomostowej.

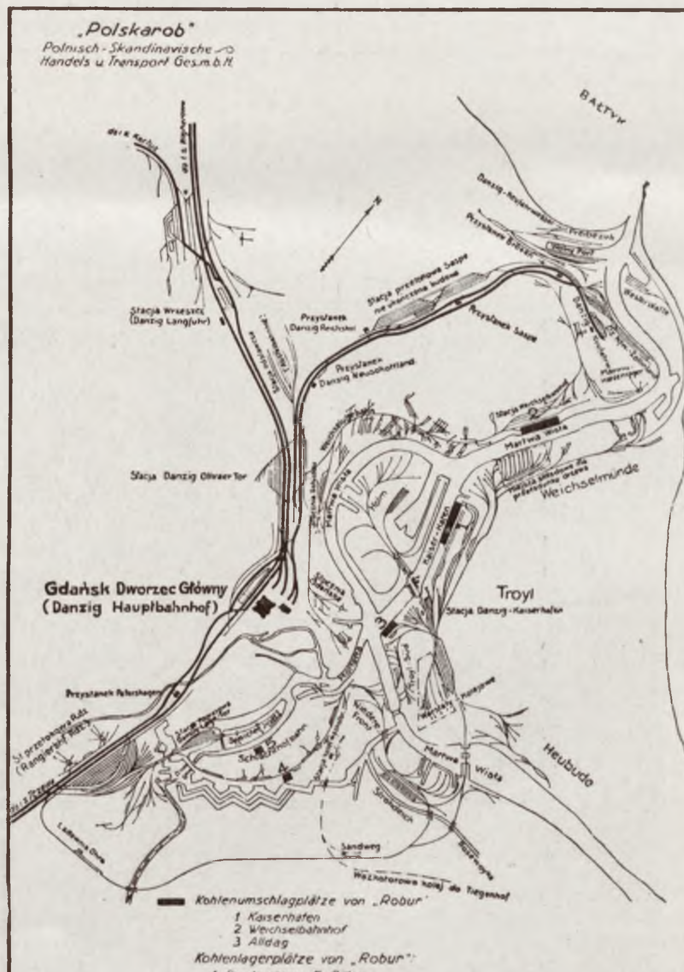
Łączna wydajność tych maszyn sięga 500 tonn na godzinę. Szczególnie naszą dumą jest wywrotnica pomostowa, jedyna tego rodzaju konstrukcji dla ładowania statków morskich w Europie.

Obecnie jest w budowie przedłużenie fundamentu dla naszych maszyn przeładowczych i rozbudowa torów kolejowych. Gdy te prace będą ukończone, będziemy w stanie w Gdyni przeładowywać 1/4 milj. ton miesięcznie.

2. DZIAŁ MAKLERSKI klaruje i frachtuje statki. Obrót maklerki „Polskarob" Gdynia jest największy ze wszystkich firm maklerskich w Gdyni i załatwia około 40% całego tonażu statków w porcie gdyńskim.

3. ŻEGLUGA „Polskarob" posiada narazie dwa własne statki:

S/S Robur I pojemności 1250 DW t.
S/S Robur III pojemności 2850 DW t.



Mapka terenów w porcie Gdańskim, na których „Polskarob" przeładowywuje węgiel górnośląskiego koncernu „Robur". Tereny te są oznaczone plamami czarnemi.

poza tem 2 holowniki, 4 berlinki i 3 motorówki. W budowie znajdują się na stoczni szwedzkiej „Lindholmen-Motala" dwa 3000 tonnowe statki „Robur IV" i Robur V". Statki te mają być na wiosnę przyszłego roku oddane do użytku. Do końca roku 1930 łączny tonaż okrętów „Polskarob" będzie wynosił 15.000 t. Statki nasze wszystkie noszą banderę polską i jako port macierzysty mają Gdynię.

W stadjum organizacji znajdują się i będą w najbliższym czasie uruchomione.

4. Ajencja celna „Polskarob",
5. Wolny skład cłowy „Polskarob".

Zatrudniamy w Gdyni już obecnie 60 urzędników i średnio 550 robotników dziennie. W niektórych dniach dochodzi ilość zatrudnionych robotników do 1000. W Gdańsku w biurach u nas pracuje ca. 50 urzędników w porcie ca. 200 — 300 robotników.

Działalność swą zaczęliśmy od zakupienia szwedzkiego statku „Ragni" pojemności 1250 DW ton, który po przejściu pod banderę polską otrzymał nazwę „Robur I" i jako nasza własność pływał kilka miesięcy pod komendą kapitana szwedzkiego. Później kupiliśmy angielski statek „Corbrook" pojemności 1850 DW ton, który jako „Robur II' zatonął w listopadzie 1926 na północnym Bałtyku u brzegów Szwecji. „Robur III" — 2850 ton pochodzi z zakupu statku angielskiego „Akenside" w wrześniu 1928 r. Zamówione przez nas w jednej z najlepszych europejskich stoczni „Lindholmen-Motala" w Szwecji dwa statki (Robur IV" i „Robur V") — pojemności po 3000 ton każdy — będą ostatnim wyrazem techniki tak w zakresie budowy statków jako całości, jak też instalacji. Na szczególną uwagę zasługują maszyny — parowe systemu Lenca, nadawczo-odbiorcza stacja radjowa i t. p. Będą to czołowe transportowce floty polskiej handlowej.

Nasz „program flotowy" na tem się nie wyczerpuje. Do końca r. 1930, będzie pojemność naszych okrętów wynosiła 15.000 tonn.

STAN OBECNY POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

Nasz tonaż okrętowy morski wynosił (ton rejestrowanych brutto):

w 1926 r.

4 statki rządowe	1.630
2 „ prywatne towarowe	1.445
6 statków	3.075

w 1928 r.

8 stat. rząd. towar.	16.866
2 „ „ pasaż	1.076
3 „ „ pomoc.	1.550
22 „ pryw. towar.	11.644
35 statków	31.136

w 1929 r.

9 stat. rząd. towar.	20.366
5 „ „ pasaż.	1.716
4 „ „ pomoc	1.640
2 „ pryw. towar.	2.868
4 „ „ pasaż. towar.	10.813
2 „ „ pomocn.	427
1 „Robur IV" w budowie	3.300
1 „Pomorze" „	2.600
28 statków	43.780

Na korzyść posiadanego obecnie przez Polskę tonażu okrętowego 43.780 ton, należy dodać, że są to okręty przeważnie młode i wszystkie niemal w dobrym stanie, w każdym bądź razie bez porównania nagół lepszym, niż statki przedsiębiorstwa Wisła — Bałtyk" i Robur II, który zatonął.

Tonaż ten jeszcze przed wiosną zostanie powiększony przez jeden statek „Robur V", jaki otrzyma Polsko-Skandynawskie T-wo Okrętowe.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu o stanie obecnym polskiej marynarki morskiej (bez przytoczonych wyżej staków: Robur IV i „Pomorze") podaje następujące dane:

SPIS POLSKICH STATKÓW HANDLOWYCH NA DZ. 30. VI. 1929 R.

NAZWA	Rodzaj	Tonaż rej. brutto	Tonaż rej. netto	Tonaż rej. D. W.	Materjał	Rok budowy	Właściciel
1. Lwów	Żagl. mot.	1.293	964	2.000	Żelazo	1868	Rządowy
2. Ursus	Hol. morski	167	54	—	Stal	1925	„
3. Tur	„ port.	90	35	—	„	1928	„
4 Kastor	„ „	90	35	—	„	1913	„
5. Toruń	Parow. towar.	2.038	1.129	2.850	„	1925	P. P. „Żegluga Polska"
6. Katowice . . .	„ „	1.995	1.107·5	2.850	„	1925	„
7. Wilno	„ „	2.038	1.139	2.850	„	1926	„
8. Kraków . . .	„ „	2.017	1.112·5	2 850	„	1925	„
9. Poznań . . .	„ „	2.038	1.129	2.850	„	1925	„
10. Wisła	„ „	c-a 3.500	c-a 2.080	5.020	„	1928	„
11. Niemen . . .	„ „	c-a 3.500	c-a 2.080	5.020	„	1928	„
12. Warta	„ „	2.478	1.509	4.200	„	1916	„
13. Tczew	„ „	762	347	1.020	„	1927	„
14. Gdańsk . . .	Parow. pasaż.	538	—	—	„	1927	„
15. Gdynia . . .	„ „	538	—	—	„	1927	„
16. Jadwiga . . .	„ „	270	—	—	„	1928	„
17. Wanda . . .	„ „	270	—	—	„	1928	„
18. Hanka	„ „	100	—	—	Żelazo	1888	„
19. Robur I . . .	Parow. towar.	974	578	1.250	Stal	1879	Polsko - Skandynawskie Tow. Transportowe
20. Robur III . . .	„ „	1.894	1.138	2.850	„	1924	
21. Marylka . . .	Lichtuga	247	211	400	Żelazo	1912	
22. Triczi	„	180	160	275	„	1917	
23. Rewa	Pasaż. towar.	2.376	1.465		Stal	1906	Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
24. Łódź	„ „	2.450	1.477		„	1907	
25. Warszawa . .	„ „	2.487	1.535		„	1916	
26. Premjer . . .	„ „	3.540	2.171		„	1922	

KONSULAT POLSKI W ROTTERDAMIE (P. I. E.):

INDJE HOLENDERSKIE JAKO RYNEK ZBYTU DLA TOWARÓW POLSKICH

Przy analizie bilansu handlowego Jawy, Madury i innych wysp malajskich, czyli t. zw. Indonezji, za ostatnie lata uderza fakt ciągłego wzrostu udziału Niemiec w imporcie do tych krajów. Niemcy, mając na wspomnianym rynku agentów, filje banków i inne organizacje handlowe oraz urzędy konsularne, są doskonale obznajmieni z metodami handlu i wymaganiami rynku. Inne państwa, jak p. Francja, starają się również pogłębić swe stosunki z Indonezją, która przedstawia rozległe możliwości importowe. W tym celu Francja zamierza stworzyć specjalną komisję, która zajmie się badaniem rynku.

Dla zwiększenia ekspansji handlowej do Indji Holenderskich niezbędnem jest stosowanie się do specjalnych wymagań konsumentów oraz zorganizowanie służby wywiadowczej, która ułatwiałaby wprowadzenie eksportu krajowego na rynek.

Wśród różnych metod handlowych, stosowanych w tranzakcjach z Indjami Hol. należy wymienić przedewszystkiem następujące: 1) zlecenia zdobywa agent, komiwojażer lub biuro komisowe fabrykanta europejskiego (wzgl. amerykańskiego, australskiego lub japońskiego) i pobiera od każdej tranzakcji 5%, które to wynagrodzenie zwykle pokryć winno nietylko koszta biurowe, ale także i podróże. 2) Wielki fabrykant europejski sprzedaje wprost wielkiemu importerowi swój towar, odając mu go w wielu wypadkach na skład konsygnacyjny, 3) mniejsi fabrykanci europejscy nie mając dostatecznych środków, aby finansować swoje tranzakcje, sprzedają swój towar eksporterowi, posiadającemu biura w najbliższym porcie ich kraju, ten rozdziela zakupiony towar, zależnie od artykułów udziela wyłącznego prawa sprzedaży różnym biurom importowym w Indjach. 4) Wielkie domy importowe jawańskie zakupują towar w Europie za pośrednictwem swego biura zakupów, które w większości wypadków znajduje się w Amsterdamie.

Chociaż ta ostatnia metoda nie da się zawsze i łącznie z każdym artykułem przeprowadzić w praktyce, przedstawia ona jednakże najwięcej korzyści dla fabrykanta i dla eksportującego kraju. Wielkich domów importowych w Indjach Hol. jest nie więcej, niż 15. Większość ich posiada swoje główne biura na Jawie, w Batawji wzgl. w Waltevreden. Domy te posiadają filje w większych miastach Indonezji oraz opłacają licznych komiwojażerów, dzięki czemu sięgają tam, gdzie dla innych dostęp jest zamknięty. Mając zapewnione wyłączne prawo sprzedaży danego artykułu mogą one bez obawy konkurencji tworzyć większe składy i w następstwie rzucać na rynki krajowe w odpowiedniej chwili towar, którym dysponują, co także umożliwia natychmiastowe, bez czekania na kilkomiesięczne zamorskie dostawy, zaspookojenie konsumenta. Wielkie te firmy mają zwykle ekspezyturę własną (biuro skupu) w Amsterdamie, gdzie znajdują się zazwyczaj urzędnicy, którzy odbyli poprzednio długoletnią praktykę w Indjach. Rzeczą pierwszorzędnej wagi jest dla fabrykanta europejskiego rozróżniać te biura zakupu od eksportera europejskiego, który nie jest ekspozyturą domu z siedzibą w Indjach i który musi w większości wypadków odprzedać towar jednemu z 15 wielkich domów importowych na Jawie, co na skutek zbytniego pośrednictwa podraża tranzakcję. Oprócz wyżej wymienionych czterech zasadniczych metod, któremi posługuje się eksport do Indyj Hol. należy wymienić także zlecenia rządowe np. na dostawy materjału kolejowego, większych ilości maszyn. Tranzakcje te odbywają się drogą przetargu, przyczem do przetargu dopuszczane są tylko większe domy handlowe, mające swą siedzibę w samych Indjach.

Jeżeli chodzi o Polskę to należy nadmienić:

1) Towarami, które mają szanse zdobycia, choć w małej części jawańskiego rynku są:



Nowowybudowane składy American Scantic Line w Gdyni, wraz z okrętem tej linji s/s „Argosy", wiozącym 5.500 ton ładunku do Ameryki.

a) tkaniny bawełniane, półwełniane i wełniane, także tkaniny służące do umeblowania, firanki, konfecje i t. p.,
b) cement,
c) tani fajans, szklane wyroby i wyroby z drzewa,
d) przetwory chemiczne (np. karbid i t. p.),
e) wyroby ciężkiego przemysłu metalowego (rury, kotły i t. p.).

2) Niezmiernie ważną rzeczą jest, dla utrzymania rynku i stałego zwiększenia eksportu objektywne, metodyczne i nieprzerwane badania fluktuacji konsumcji na miejscu, oraz zetknięcie polskiego fabrykanta z odpowiednim importerem, mającym swą siedzibę w Indjach Hol.

Zainteresowane firmy mogą po bliższe informacje w sprawie domów importowych zwracać się do Konsulatu R. P. w Rotterdamie, Diergaardelaan 44 a.

„ALLDAG“ JEDNO Z NAJPOWAŻNIEJSZYCH PRZEDSIĘBIORSTW PRZEŁADUNKOWYCH W GDAŃSKU

Dla udowodnienia, jak dalece od czasu stworzenia wolnego miasta podniosła się konjuktura dla wszelkiego rodzaju przedsiębiorstw, związanych z portem i dla stwierdzenia, że wszystkie przedsiębiorstwa nawet niemiecko - gdańskie skorzystały z tej konjuktury i jeszcze korzystają instalując się nawet w Gdyni podajemy poniżej krótki opis urządzeń firmy Alldag, użyczony nam przez dyrekcję tej firmy. Jak z poniższego wynika firma Alldag nietylko że wykorzystuje w zupełności swoje wspaniałe urządzenia, ale nawet stworzyła filję w Gdyni, gdzie zapewne uzyska niemniejsze sukcesy. Świadczy to jeszcze raz o tem, że Gdynia dla przedsiębiorstw Gdańskich, traktujących poważnie swe zadanie nie jest wcale portem konkurencyjnym i wszelkie inne twierdzenia zrodzone są na podłożu nacjonalistycznem, nie mającem nic wspólnego z gospodarczemi zagadnieniami.

W kwietniu 1925 roku zbudowała firma w Gdańsku przeładownię dla towarów masowych i ją uruchomiła. Przeładownia ta cieszy się w odnośnych kołach handlowych i szyperskich należytem zainteresowaniem. Zasługuje też na nie z powodu jej właściwego w swym rodzaju nowoczesnego i wydajnego urządzenia.


Dźwig Towarzystwa „Alldag“ w porcie gdańskim.

Na jednym z najdogodniejszych placów gdańskich w Porcie Gdańskim przy najszerszem miejscu t. zw. Kaiserhafen (tam gdzie łączą się Mołtawa i Martwa Wisła z Kaiserhafen) wznosi się urządzona przez Tow. Akc. „Alldag“ — przeładownia portowa. Z biegiem czasu ulepszano przeładownię i obecnie całość urządzenia może poszczycić się następującemi wymiarami.

Obszar terenów wynosi ca 60.000 m², długość frontu pobrzeżnego ca 500 m, głębokość wody aż do 25 stóp, tak że równocześnie 5—6 statków morskich przy własnym kaju Towarzystwa mogą się zakotwiczyć.

Należąca do firmy bocznica kolejowa posiada tor o długości ca 3000 m. i dzieli się na placu przeładunkowym na 6 torów, z których 3 biegną równolegle z brzegiem portu Kaiserhafen wprost pod krany ładunkowe.

Dla przeładowywania towarów znajdują się i ruchome mosty portowe z kranami okrężnemi każdy o sile nośności 5 ton. Można je wzdłuż brzegu portu Kaiserhafen posuwać na stosownych słupach. Znajduje się także kran pływający o nośności 6 ton. Wszystkie owe 5 machin są zaopatrzone w t. zw. greifervorichtungi.

Celem zamagazynowania masowych ładunków została urządzona masywna hala o ca 6600 m² powierzchni. Halę tę przecinają dwa tory połączone z bocznicą kolejową, przez co możliwem jest zamagazynowywanie czułych na wilgoć towarów przy obojętnej pogodzie. W samej hali dalszy transport towarów odbywa się za pomocą trzech ruchomych kranów okrężnych każdy o nośności 3 ton.

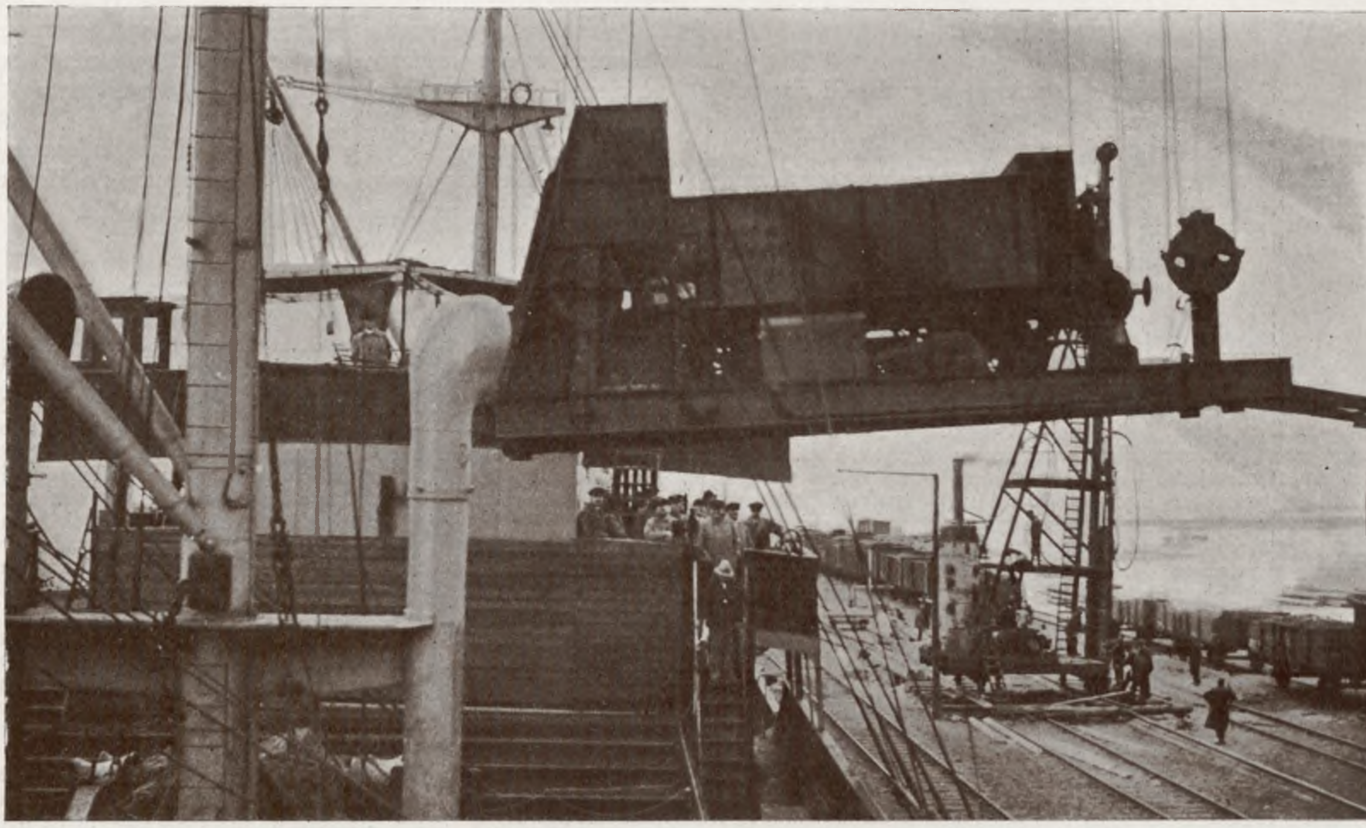
Plac przeładunkowy Towarzystwa „Alldag“ 86 m. długi z umieszczonemi u góry 4-ma pięciotonowemi kranami obrotowemi i z umieszczoną na dole t. zw. elektrolaukacą o nośności 3 ton, używanemi do przeładowywania drzewa.

Plac przeładunkowy Towarzystwa „Allday“ odgrywa wielką rolę od pierwszego dnia, kiedy rozpoczął się wywóz węgla przez Gdańsk, w przeładowywaniu tegoż węgla i po części sam ekspedjuje ca 25 proc. całego eksportu węglowego, kierowanego przez Port Gdański. Towarzystwo przeładowało w czasie od 1. 7. 1925 r. do 1. 7. 1929 r. samo — 3138000 ton węgla.

Towarzystwo „Alldag“ trzeba zatem między firmami gdańskiemi, posiadającemi własne przeładownie portowe — wysunąć na jedno z miejsc czołowych.

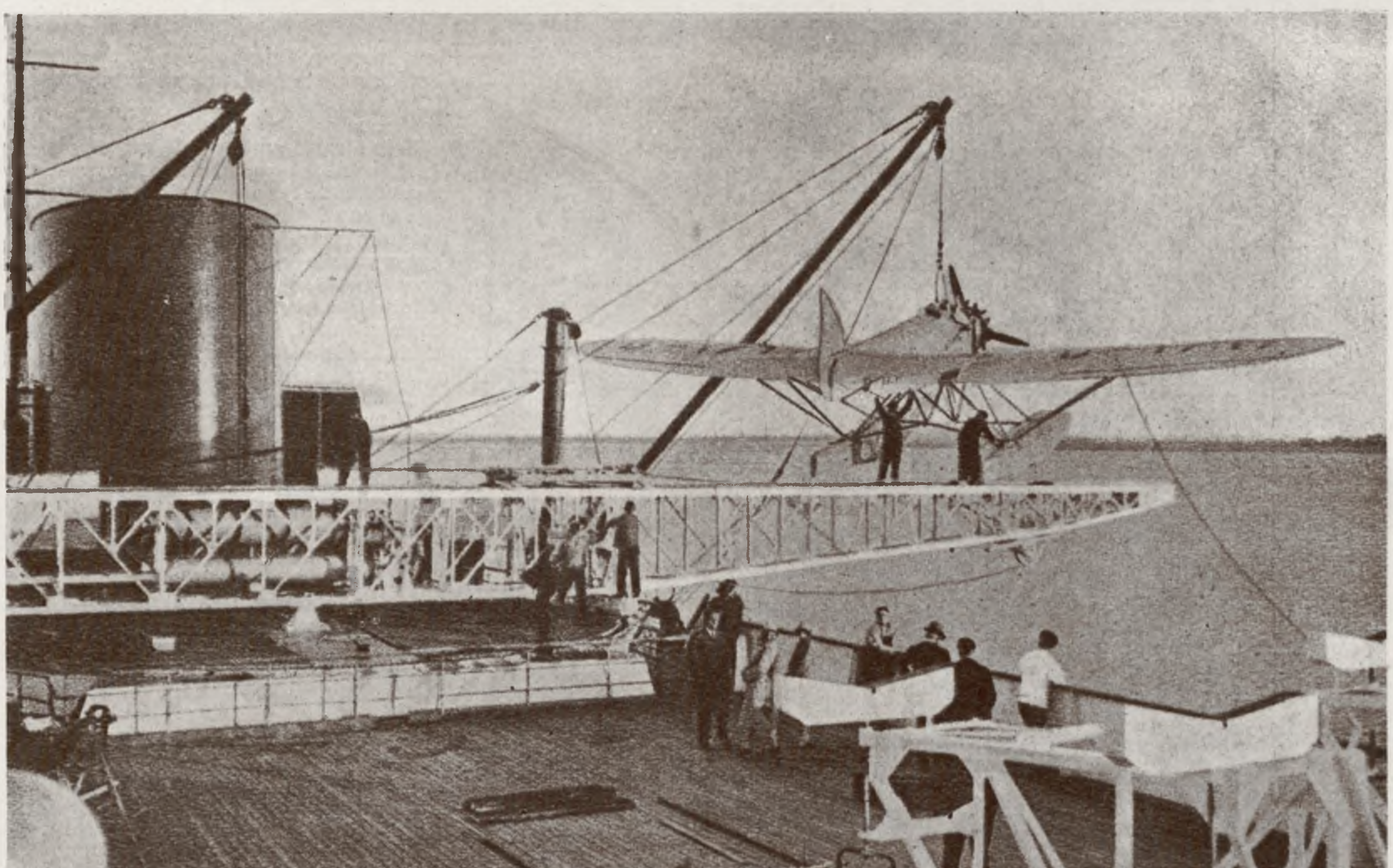
Towarzystwo Akc. „Alldag“ posiada w Gdyni filję swoją pod nazwą „Alldag“, Towarzystwo Przeładunkowe w Gdyni Sp. z o. o., które przy pomocy własnego dźwigu wodnego również dokonywuje znacznego przeładunku węgla.

Z MARYNARKI HANDLOWEJ POLSKIEJ



Przeładowywanie węgla z wagonów na okręty przez T-wo „Robur"

Z MARYNARKI HANDLOWEJ NIEMIECKIEJ.



Urządzenia techniczne na nowowybudowanym niemieckim gigancie oceanicznym okręcie „Bremen" dla hydroplanów pocztowych, kursujących między okrętem płynącym a brzegami lub innemi okrętami.

KRONIKA

WIELKIE PLANY ROZBUDOWY POLSKIEGO WYBRZEŻA MORSKIEGO.

Dnia 21 b. m. odbyło się w sali konferencyjnej Urzędu Morskiego w Gdyni posiedzenie stałej międzyministerjalnej komisji do spraw rozbudowy polskiego wybrzeża. Komisja wysłuchała referatu starosty morskiego, p. Lipskiego o planie budowy trzech głównych wielkich bulwarów nadmorskich (Wielka Wieś — Hallerowo— Jatrzębia Góra, Wielka Wieś — Hallerowo — Hel i Gdynia — Puck), oraz 10-ciu dróg dojazdowych do owych bulwarów, łączących zarazem poszczególne miejscowośc z sobą i z morzem. Komisja uznała wnioski podniesione w referacie za słuszne i postanowiła przesłać przychylną opinię do czynników miarodajnych.

Następnie komisja wysłuchała referatu dyrektora Związku Uzdrowisk Polskich, p. J. St. Szczerbińskiego, o potrzebach kąpielisk morskich na wybrzeżu. Po przeprowadzonej dyskusji nad referatem, komisja uchwaliła wniosek, stwierdzający konieczność uznania Kamiennej Góry, Orłowa — Kolibek, Helu, Karwi i Jastrzębiej Góry za uzdrowiska o charakterze użyteczności publicznej. Następnym wnioskiem komisja uznała konieczność pomocy rządu przy przeprowadzeniu zasadniczych urządzeń sanitarnych (wodociąg., kanalizacja szpitalnictwo) w kąpieliskach na wybrzeżu, dalej konieczność dopuszczenia kredytów amortyzacyjnych w państwowych i półpaństwowych instytucjach ubezpieczeniowych, a wreszcie konieczność ułatwień transportowych i ulg taryfowych przy dowozie środków żywności do kąpielisk, z tem, by Puck przez rozbudowę swych urządzeń aprowizacyjnych mógł być podstawą aprowizacyjną wybrzeża.

Komisja postanowiła pozatem zwrócić się do ministerstwa skarbu o jak najrychlejsze uruchomienie przyznanego już półmiljonowego kredytu dla mleczarni spółdzielczej w Gdyni.

RZEŹNIA EKSPORTOWA W GDYNI.

Pomorska Izba Rolnicza w Toruniu uznając ważną rolę, jaką odegrać może projektowana rzeźnia eksportowa w Gdyni jako czynnik popierający produkcję materjału rzeźnego na Pomorzu, zgłosiła oficjalnie zamiar wzięcia czynnego udziału we wszystkich dalszych poczynaniach, dotyczących tej sprawy.

POLSKI CEMENT W BRAZYLJI.

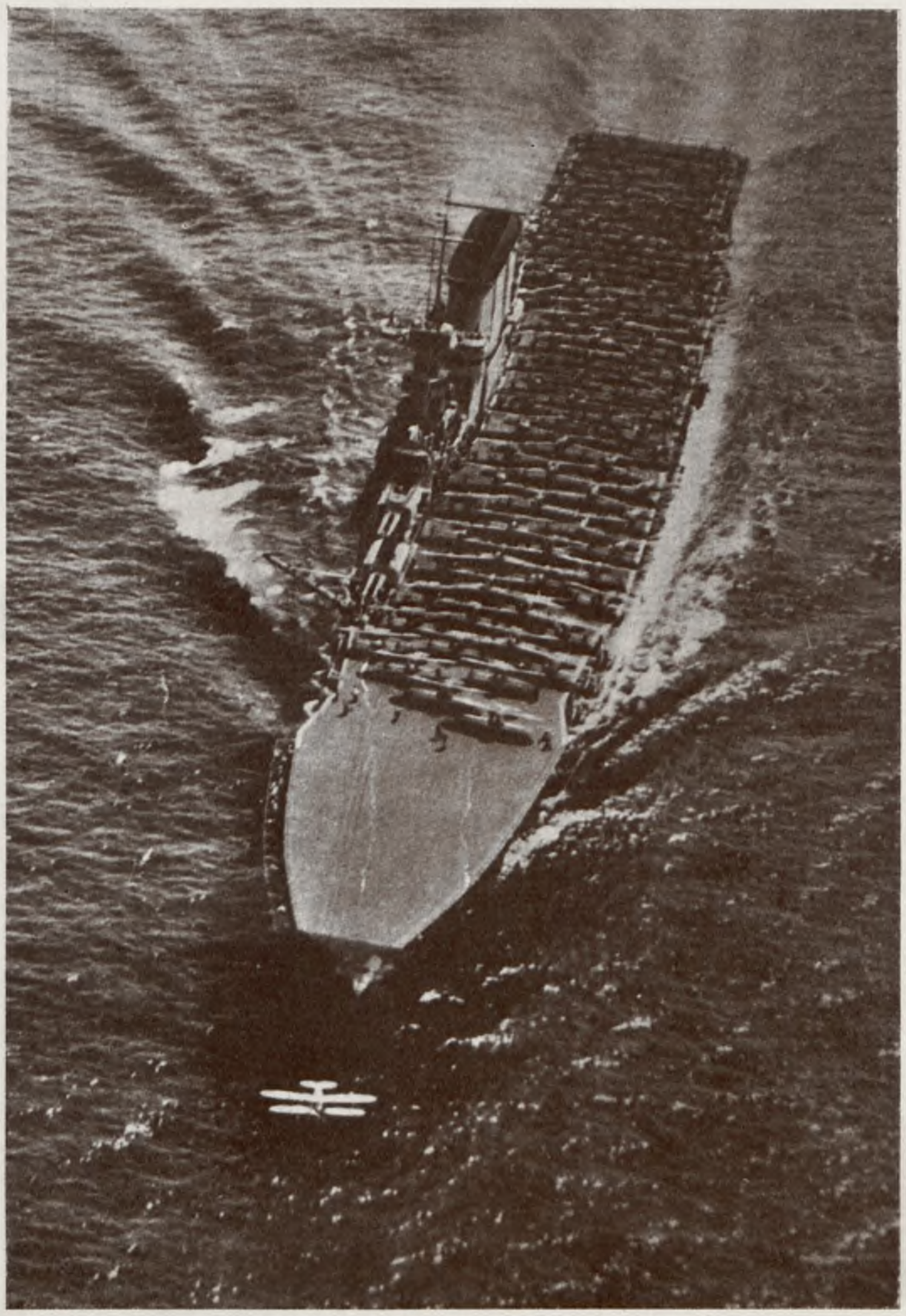
Jak wiadomo Brazylja jest jednym z najciekawszych rynków dla naszego przemysłu cementowego, gdzie spotyka się on jednak z silną konkurencją przezwyciężaną jedynie dzięki doskonałej jakości towaru.

Konkurencja ta posuwa się do sposobów walki wyraźnie nielojalnych. Objawem tego jest zaobserwowany i publikowany w pismach polskich fakt, że w swoim czasie wprowadzono na rynek Sao Paulo cement w beczkach z firmą „Szczakowa", a więc jakoby zawierających produkt polski, który jednak w praktyce okazał się bezwartościową mieszanką; charakterystycznem jest przytem, że dostawa nastąpiła za pośrednictwem firmy z siedzibą w jednym z państw konkurencyjnych. Firma „Szczakowa" stale dostarcza do Sao Paulo znaczne ilości cementu, który poddawany był wielokrotnym badaniom urzędowym brazylijskim, wyrobił sobie doskonałą markę i spowodował liczne podziękowania od odbiorców, nigdy przytem nie prowadzono dostaw za pośrednictwem owego państwa konkurencyjnego — w tem zaś oświetleniu dostawa złego towaru pod firmą „Szczakowa" nabiera wszelkich cech akcji konkurencyjnej, prowadzonej w sposób nielojalny i nieuczciwy. W sprawie tej wdrożone zostały przez P. I. E. szczegółowe badania, które niezawodnie doprowadzą do bliższego wyjaśnienia tego drastycznego przykładu nielojalnej konkurencji, spotykanej na rynkach obcych.

W SPRAWIE ŁADOWANIA TRANSPORTÓW BEKONÓW I MASŁA NA STATKI.

Transporty bekonów i masła, przeznaczone do ładowania na statki Polsko Bry

Z WALKI O WŁADZĘ NAD ŚWIATEM



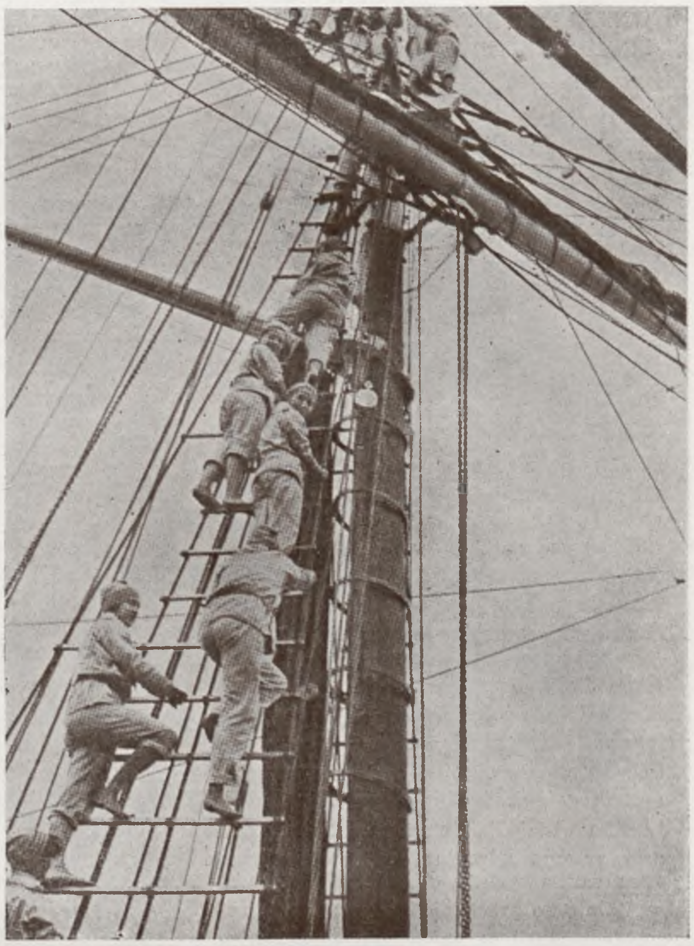
Ameryrykański okręt (awjomatka) „Saratoga".
Anglja, która zwyciężyła floty wojenne Portugalji, Hiszpanji, Francji, a w ostatniej wojnie Niemiec, jest zagrożona we swem władaniu nad ruchem towarowym, a więc i produkcją globu ziemskiego. Stany Zjednoczone Ameryki Północnej zbroją się, w b. m. premjer angielski wyjechał do Waszyngtonu. Ameryka domaga się wolności mórz.

CACKO STOCZNI ANGIELSKICH



Yacht króla Jerzego angielskiego, który zdobył liczne nagrody na ostatnieh regatach w Anglji.

ŻEŃSKA SZKOŁA MORSKA WE FRANCJI



Ćwiczenia młodych żeglarek w szkole morskiej w Deauville. Zajęcia praktyczne chodzenia po takelunku.

tyjskiego Towarzystwa Okrętowego S. A. w Gdyni nadchodzą do Gdańska dopiero we czwartki po południu i w ciągu piątków.

Ponieważ statki wspomnianego towarzystwa ze względu na połączenia transoceaniczne dla emigrantów muszą odpływać w piątki po południu, zmuszone są dla wyzyskania czasu ładować towar w porze nocnej, co powoduje znaczne koszty, a nadto daje powód do usterek w sposobie ładowania. Wobec tego byłoby pożądanem, aby eksporterzy wysyłali swój towar w ten sposób, by jego gros przybywało do Gdańska we czwartki rano, t. j., aby towar nadchodził o dzień wcześniej, niż obecnie i aby zawiadamiali możliwie wcześnie swych spedytorów o przybliżonych ilościach towaru, który mają zamiar wysłać w danym tygodniu, a to w celu umożliwienia towarzystwu okrętowemu zarezerwowania ładowni i chłodni okrętowych.

KONTO CZEKOWE P. K. O. 30 JEST KONTEM FLOTY NARODOWEJ I NIEMA NIC WSPÓLNEGO Z KONTEM P. K. O. 18.981, KTÓRE JEST WŁASNOŚCIĄ NASZEGO NIEZALEŻNEGO CZASOPISMA „FLOTA NARODOWA".



Praca nadobnych żeglarek francuskich ze szkoły morskiej w Deauville na trójmasztowcu „Alcion".

ZJEDNOCZONA KORPORACJA BAŁTYCKA.

Okręty Zjednoczonej Korporacji Bałtyckiej (United Baltic Corporation, Ltd.), utrzymujące stałą komunikację między Polską a Anglją, pod nazwą: „Anglo-Baltic-Line". Statki „Baltavia" i „Baltonia" utrzymywać będą na zmianę stałą komunikację między Polską a Anglją, wychodząc z Gdańska każdorazowo w piątki. Statki tejże linji zawijają również i do portu Gdyni z okazji przybycia poszczególnych wycieczek z Anglji do Polski.

Nowy statek tejże linji ‚Baltavia", który w miesiącu wrześniu rozpocznie żeglugę na linji Gdańsk—Londyn, posiada 365 stóp angielskich długości, około 3300 tonn brutto, szybkość do 16 węzłów na godzinę, 70.000 stóp sześciennych pomieszczenia na ładunki, w tem 20.000 stóp sześciennych chłodni do przewozu produktów z Polski do Anglji.

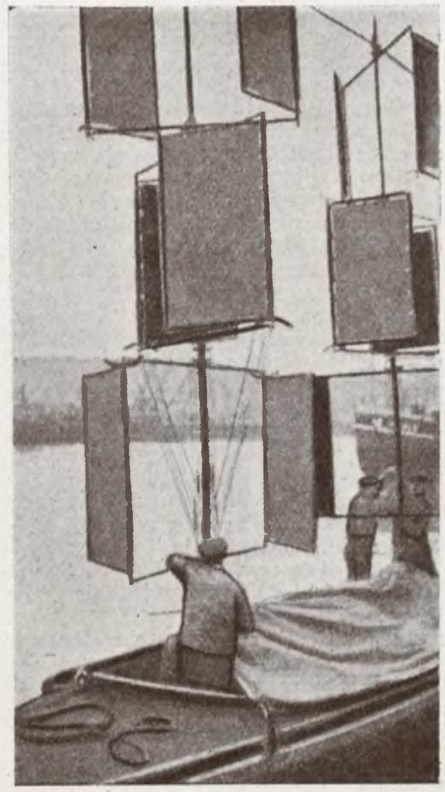
Wyżej wymienione statki „Baltavia" i „Baltonia" zostały specjalnie wyposażone we wzorowe chłodnie, celem przewozu produktów specjalnych przemysłu Polskiego, jakiemi są: mięso, przetwory mięsne, jaja, masło i t. p. Chłodnie te stoją pod nadzorem i obsługą specjalistów.

DEWEY O GDYNI.

Doradca finansowy Polski p. Dewey wyraził w swem sprawozdaniu o stanie gospodarczym Polski następującą znamienną opinję o naszych portach:

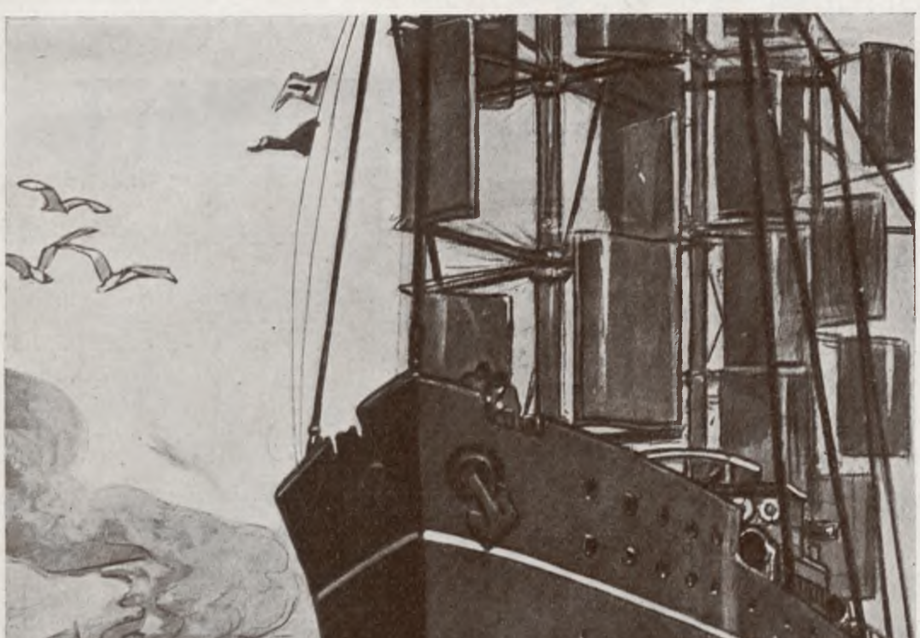
„Należy się spodziewać, że zarówno przywóz jak i wywóz, wzrastać będą szybko ponieważ towarzystwa okrętowe zaczynają zdawać sobie sprawę z tych przywilejów, których dostarcza Gdynia. Port jest dobrze dostosowany do Polskieao handlu, a rząd usiłuje drogą obniżania ciężarów portowych i stosowania ułatwień przeładunkowych, uczynić go możliwie atrakcyjnym. Z chwilą, gdy będzie gotowa nowa linja kolejowa Herby — Inowrocław — Gdynia, połączenie z morzem bogatego w węgiel i uprzemysłowionego Górnego Śląska, stanie się niezwykle ułatwione.

W przyszłości doniosłą pozycję w handlu Gdyni stanowić będzie prawdopodobnie ruch tranzytowy. Położona na zakręcie od południowych ku wschodnim wybrzeżom Bałtyku — jest Gdynia logicznie przystosowana do roli pośrednika w handlu między Europą wschodnią a centralną. Przewóz linją kolejową jest niewielki; liczba granic minimalna, a rząd polski czyni chętnie wiele ułatwień dla ruchu tranzytowego w postaci uproszczonych formalności celnych, szybkiej odprawy ładunku i niskich opłat. W przeciwieństwie do północnych portów Bałtyku, Gdynia jest wolną od lodów i dostępną dla okrętów przez całą zimę".

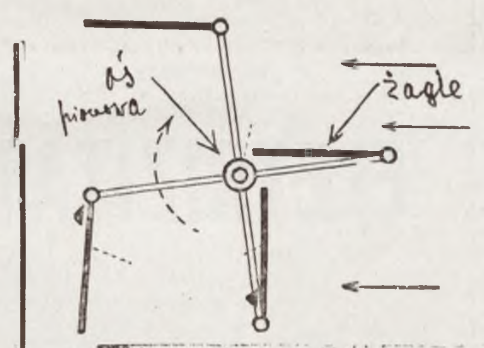


Skonstruowany przez inż. Thomas statek o żaglach turbinowych

ODRODZENIE ŻEGLARSTWA



Wizja malarska statku przyszłości o żaglach turbinowych.



Szemat (rzut pionowy) żagli na turbinie żaglowej, które dzięki sprężynom odginają się i wracają na swe miejsca przy naporze wiatru oznaczonego strzałkami.

Nowy wynalazek inż. Thomas tak zw. turbin żaglowych może stać się odrodzeniem żeglarstwa.

Princip sam polega na tem, że wiatr obraca turbinę powietrzną, wytwarzając w ten sposób w odnośnym mechanizmie energję elektryczną lub inną, potrzebną do poruszania statku nawet przeciw wiatrowi.

KONKURENCJA PORTÓW W WIEDNIU I BRATISLAVIE.

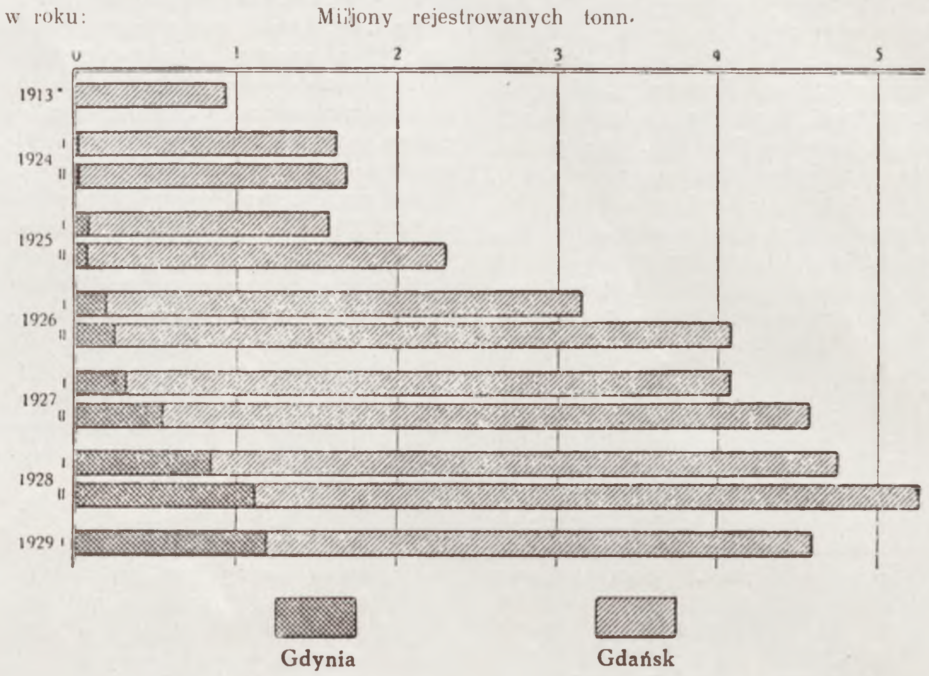
Sprawa konkurencji portów w Wiedniu i Bratislavie jest przedmiotem gorączkowych debat w sferach gospodarczych obu krajów. Walka między portami datuje się już od kilku lat, zaostrzyła się zaś zwłaszcza w r. 1928. Mianowicie austrjackie

koleje związkowe, stojąc w obronie interesów portu wiedeńskiego, obniżyły w dniu 1 sierpnia r. 1928 taryfy o 100 i 600 Kc. za wagon na przewóz zboża do Czech i Moraw z portu wiedeńskiego. Zmiana ta wprowadzona bez porozumienia z kolejami czechosłowackiemi, naruszała umowę taryfową austrjacko-czechosłowacką. Nie chcąc jednak zrywać tej umowy, czechosłowackie ministerstwo kolei udzieliło dnia 25. VIII. 1928 analogiczne ulgi kolejowe dla zboża i wyrobów młynarskich, idących przez port bratislawski. Sytuacja ta była jednak wysoce niekorzystną dla zachodnio - słowackiego przemysłu młynarskiego, uniemożliwiając mu zbyt produktów w Czechach i Morawach. Pragnąc uchronić go od upadku, nawiązało czechosłowackie ministerstwo kolei rokowania z kolejami austrjackiemi o przywrócenie poprzedniego stanu. Władze austrjackie proponowały podział zaplecza czesko-morawskiego między porty wiedeński i brabratislawski, jednak rokowania na tej podstawie nie dały wyników.

Walka taryfowa przetrwała do roku bieżącego, przynosząc duże straty kolejom obu państw. Ostatecznie wobec tego, że wprowadzone zniżki kolejowe przez koleje austrjackie utraciły swe znaczenie protekcyjne dla portu wiedeńskiego po ich zneutralizowaniu przez odpowiednie zniżki taryfowe przyznane przez koleje czechosłowackie dla portu w Bratislavie, koleje

OBRÓT W PORTACH GDYŃSKIM I GDAŃSKIM

WESZŁO I WYSZŁO STATKÓW O POJEMNOŚCI NETTO REJESTROWANYCH TONN.



związkow eustrjackie pod presją rządu czechosłowackiego zgodziły się przywrócić stan z przed 1. VIII 1928. Dnia 15 kwietnia r. b. powyższe zniżki zostały anulowane równocześnie przez rząd austrjacki i czechosłowacki. Walka taryfowa została zasadniczo zakończona, nie mniej jednakże wzajemna konkurencja portów nie straciła na swej ostrości.

ROZKŁAD JAZDY OKRĘTÓW AMERICAN SCANTIC LINE W ROKU BIEŻ.

Okręty odpływają z Gdyni: s/s „Schenectady" 13 października do Portlandu, Filadelfji, New Yorku, s/s „Bird City" 23 października do Portlandu, Bostonu, New Yorku, s/s „Conehatta" 11 listopada do Baltimore, New Yorku, s/s „City of Fairbury" 18 listopada do Portlandu, Bostonu, New Yorku, s/s „Chickasaw" 9 grudnia do Bostonu, New Yorku, s/s „Schenectady" 16 grudnia do Baltimore, New Yorku.

CHOLEKINAZA.

Ból w bokach i dołku podsercowym (gdzie schodzą się żebra). Pobolewanie w wątrobie. Skłonność do obstrukcji. Język obłożony. Gorycz i niesmak w ustach. Odbijanie. Wzdęcie i burczenie w kiszkach. Bóle i zawroty głowy. Podenerwowanie. Uryna ciemna i mętna. Są to początkowe objawy chorej wątroby — wstępne objawy kamieni żółciowych.

Podczas ataków:

W dołku i wątrobie silny ból, który się rozchodzi ku stronie tylnej — w pasie — krzyżu i sięga aż pod łopatki. Wzdęcie brzucha, rozsadzanie żeber, parcie na kiszkę stolcową. Niekiedy wymioty żółcią. Zimne poty. Niekiedy żółtaczka.

Kuracja ziołami CHOLEKINAZA uwalnia od tej ciężkiej i dokuczliwej choroby.

Zioła CHOLEKINAZA są do nabycia we wszystkich aptekach i składach aptecznych.

Przy kupnie żądać przepisu użycia (według Dr. T. Niemojewskiego). Wyrób: Laboratorjum fizjologiczno - chemiczne „CHOLEKINAZA" sp. z ogr. odp. Warszawa, ul. Nowy-Świat Nr. 5, telefon 504-98. Generalna Reprezentacja na St. Zjed. Ameryki Półn. i Canadę: firma „IMICO" Box 63, Steveux Point, Wis.

600 KLM. NA GODZINĘ.

Jesteśmy świadkami niebywałych rekordów szybkości. Pociąg, nawet błyskawiczny, już dawno przestał być synonimem szybkości. Cóż znaczy szybkość pośpiesznych transatlantyków, które łączą Europę z Ameryką zaledwie w ciągu 5 dni i nocy — wobec 36-ciu godzin przelotu Lindberga? Seegrave na „Złotej Strzale" osiąga 372 kilometry na godzinę, ale to jeszcze nie zadawala rekordmanów. Amerykanin Campbell buduje nowy, potwornie potężny samochód wyścigowy o sile do 1000 koni! Zamierza osiągnąć szybkość — 600 kilometrów na godzinę. Pęd huraganu! A znowu dwaj lotnicy amerykańscy, biją rekord wytrzymałości, krążą bowiem nad lotniskiem coś 450 godzin bez przerwy!

Ale oto prawie jednocześnie wraca po 6 cio letniej samotnej wędrówce po oceanach w małej łodzi żaglowej francuz Alain Gerbault. 60.000 kilometrów wodnych bezdroży w nędznej łupinie z żaglem! Długie miesiące czarnych i mroźnych nocy, pomiędzy niebem a otchłanią szalejących wód Atlantyku! Długie miesiące potężnego napięcia nerwów, ustawicznego czuwania, trwogi, nadziei i krótkich chwil radości...

Nie szybkość więc, ale w y t r z y m a ł o ś ć, nie szaleńczy bohaterski pęd—ale krwawy trud powolnego posuwania się naprzód.

Wszystkie te rekordy na szybkość i na wytrzymałość zależą od wytrzymałości jednego, żywego i skomplikowanego aparatu, któremu na imie — c z ł o w i e k.

A więc — wytrwałość! Wytrwałość w dążeniu do celu. Wysiłek nieustanny, trud i znój, praca wydajna, owocna. Gromadzenie owoców pracy, aby trud nie poszedł na marne. Wstrzemięźliwość i oszczędzanie. Każdy rezultat pracy, każde osiągnięcie częściowego rezultatu — muszą mieć swój odpowiednik i wyraz w stale wzrastającej oszczędności, w pomnażającym się kapitale, złożonym w PKO.

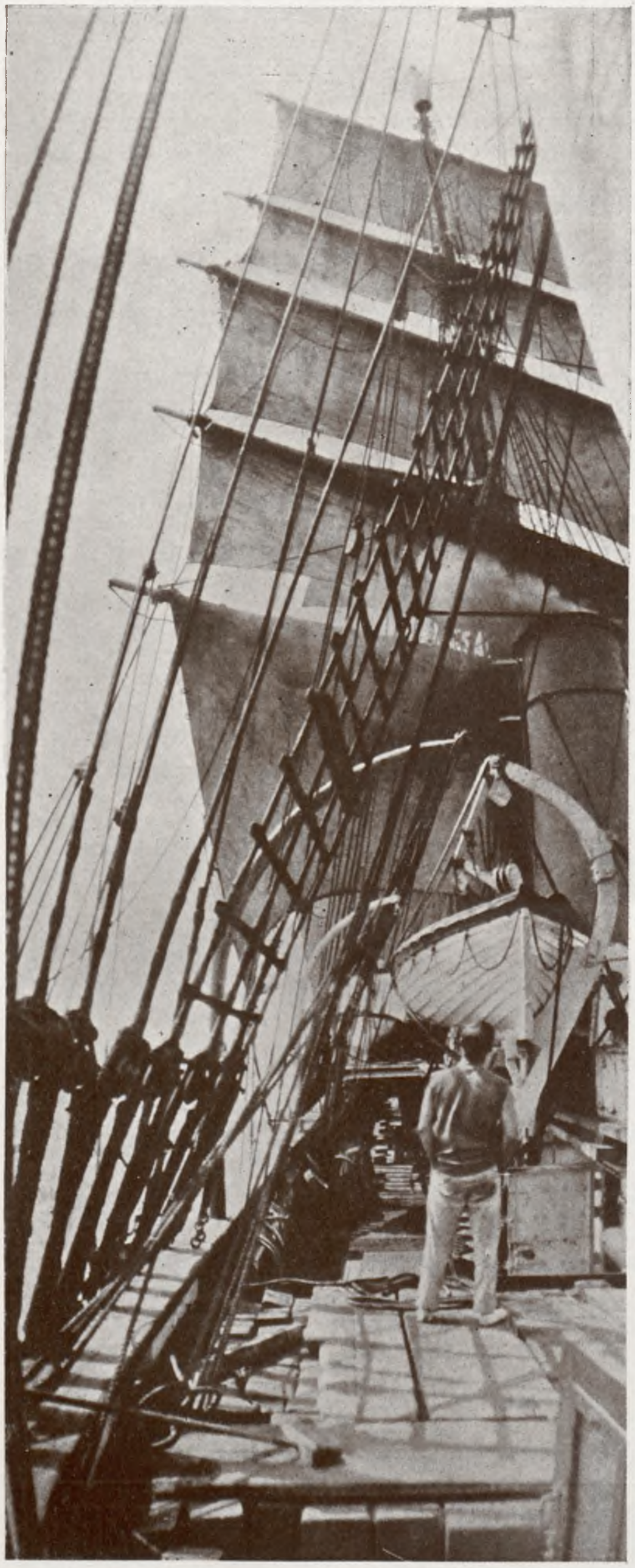
Wasza książka oszczędnościowa P. K. O., zapisane w niej rubryki i sumy — to obraz waszej działalności, to wierny dziennik podróży waszej kruchej łódki po burzliwym morzu żywota.

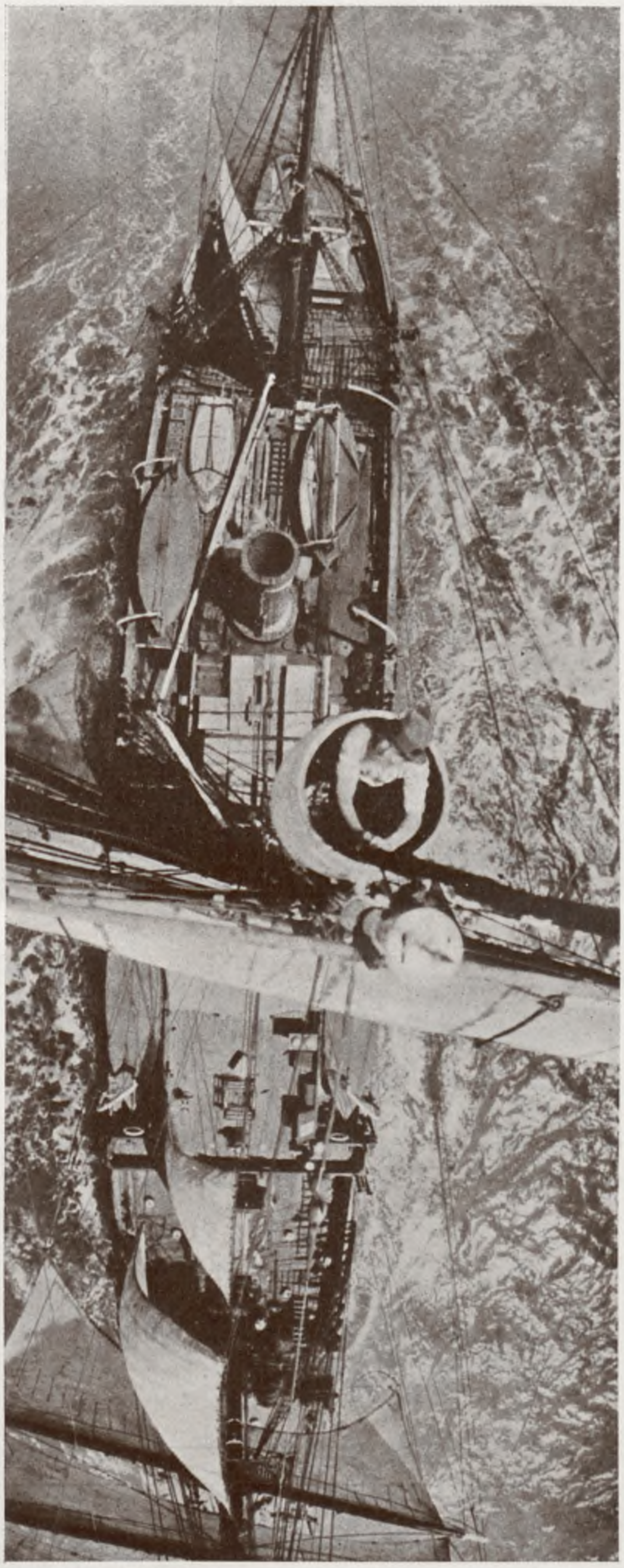
W y t r z y m a ł o ś c i.



Rybacy niemieccy w Helu: Poland, Poland ueber Alles.

„Dziennik Bydgoski"





Statek „Discovery", na którem ś. p. kapitan Scott czynił swe wyprawy na biegun (1901 r.), został ponownie wypożyczony przez rząd angielski dla nowej naukowej wyprawy na biegun południowy pod kierunkiem Sir Douglas Mawson. Statek ten wyruszył z portu we Wshodnich Indjach 1 sierpnia r. b., jest jeszcze bardziej przystosowany do tej wyprawy, wyposażony został w radjo, samolot, aparat fotograficzny filmowy. Celem ekspedycji są badania meteorologiczne i badania życia wielorybów. Ekspedycja zamierza wrócić za 2 i pół lata. Zdjęcie nasze przedstawia urządzenie pokładu i gniazda bocianiego.



KAWA Z MLEKIEM

„IDEAL”

jest dwa razy tak smaczną.

MLEKO „IDEAL”

jest to bowiem czyste i nie ulegające zmianom mleko niezbierane. Na skutek wyparowania jakoteż specjalnego procesu konserwacji zostaje ono pozbawione bakteryj, dzięki czemu daje się niezwykle długo przechowywać, jak również staje się mlekiem śmietankowem.

MLEKO „IDEAL”

jest nietylko znakomitym środkiem zastępującym tak wrażliwe na upały pory letniej mleko świeże, lecz także jest ono nie zawodzącym nigdy dostawcą tak w każdem gospodarstwie domowem, jak również i w każdej restauracji oraz hotelu.



Znakomicie się nadaje jako prowiant okrętowy.

Dlatego też OKRĘTY CAŁEGO ŚWIATA UŻYWAJĄ TYLKO

MLEKA „IDEAL”



NESTLÉ AND ANGLO-SWISS CONDENSED MILK CO

Oddział na Polskę:

GDAŃSK, KREBSMARKT 7—8.

Prenumerata: rocznie 18 zł.,
Adres redakcji i administracji: Warszawa, ul. Aleje Jerozolimskie 23, tel. 531-27. Konto P. K. O. 18.981

REDAKTOR I WYDAWCA: RADOSŁAW KRAJEWSKI.

„Drukarnia Literacka“, Nowy Świat 22, tel. 281-88.